



« REDACTION D'UN DOCUMENT DE SYNTHÈSE RELATIF AU
CADRE JURIDIQUE ET RÉGLEMENTAIRE DES PORTS FRANÇAIS »

**Assistance à maîtrise d'ouvrage – Ifremer / Système d'Information Milieu Marin /
Service d'Administration des Référentiels**

Rapport Final

(Version 7. 15/01/2021)

Réseau ALLEGANS (Brest) en partenariat avec Terra Maris (Plouzané)

Commande Ifremer n° 4500046447 du 07/05/2020



Avertissement :

Le contenu de ce rapport final, ainsi que des différents documents d'étape, ne sauraient constituer une référence juridique invocable dans quelconques litiges liés, par exemple, à une question de responsabilité, de délimitation, ou encore de dénomination d'une activité ou d'un site portuaire. Il s'agit d'un rapport d'étude faisant état de la réglementation applicable au moment de la remise du livrable de l'étude, tout en se basant sur une sélection d'éléments de doctrine et de travaux d'experts, par définition non exhaustive, en accord avec l'équipe projet. L'objectif, comme la philosophie, de ce travail est de constituer une base utile au référentiel envisagé en constituant un point de compréhension commune de la notion de port, partagée entre géographes, géomaticiens et juristes. Il s'agit donc d'un document d'information dont le bon usage nécessite une vérification ou une mise à jour selon la donnée recherchée.

- ⇒ Ce document ne constitue pas un document de spécification du référentiel portuaire du Système d'Information Milieu Marin (SIMM). Il émet des recommandations à la suite de l'étude des textes juridiques existants. L'équipe du Service d'Administration des Référentiels (SAR) pourra choisir de prendre en compte ou non ces recommandations.

Table des matières

1. Contexte juridique et réglementaire de la notion de port. Eléments de connaissance et de compréhension	5
1.1. Notion(s) de port dans le vocabulaire usuel	5
1.2. Recherche de définitions et d'éléments juridiques	8
1.2.1. Convention internationale de Genève	8
1.2.2. Convention de Montego-Bay	8
1.2.3. Le droit de l'Union Européenne	9
1.2.4. Le droit français : le Code des transports et le Code des ports maritimes.....	10
1.2.5. Le cas des ports fluviaux	15
1.2.6. Le cas des ports militaires	17
1.2.7. Les Zones de Mouillages et d'Equipements Légers (ZMEL).....	17
2. Synthèse des contributions, recommandations et éléments de réponse de nature juridique et géomatique	19
2.1. Définition d'un port.....	19
2.2. Identification du port	20
2.3. Localisation	20
2.4. Typologies	22
3. Cas d'étude : les ports de Brest	27
3.1 Méthodologie générique	27
3.2 Cas d'étude « les ports de Brest »	29

Rappel : Contexte du rapport final, précisions méthodologiques

Ce document constitue le rapport final de l'étude sur « le cadre légal et réglementaire des ports français », telle que prévue initialement par le Service d'Administration des Référentiels (SAR) de l'Ifremer (Commande Hors Marché n° 4500046447 du 7 mai 2020).

A la suite des échanges et réunions de travail le document de synthèse attendu a été réorienté et complété d'un cas d'étude destiné, notamment, à tester les recommandations.

Le présent rapport est ainsi rédigé conformément aux conclusions de la réunion de travail du 9 décembre 2020 destinée à valider le rapport de phase II, et à fixer le contenu du rapport final. A la demande de l'équipe projet le document est structuré en 3 parties reprenant l'essentiel du rapport de phase II, tout en regroupant les développements des parties II et III retenues jusque-là. Il est demandé un document synthétique s'appuyant le plus possible sur les éléments de réglementation tout en identifiant les points de vigilance. Ainsi, ce rapport final est construit de la manière suivante :

1. Contexte juridique et réglementaire de la notion de port. Eléments de connaissance et de compréhension
2. Synthèse des contributions, recommandations et éléments de réponse de nature juridique et géomatique
3. Cas d'étude « les ports de Brest »

1. Contexte juridique et réglementaire de la notion de port. Éléments de connaissance et de compréhension

Dans cette première partie, on recherchera les éléments de définitions et de précisions utiles dans le vocabulaire général, mais également dans le vocabulaire juridique, du droit international, du droit de l'Union Européenne et du droit interne (France).

1.1. Notion(s) de port dans le vocabulaire usuel

Face à la diversité de la notion de « port », la recherche d'une définition générale, avant même d'être de nature juridique, passe utilement par une (re)lecture d'un dictionnaire généraliste en tant qu'ouvrage didactique. Le langage usuel ne retient pas en effet une définition unique du « port » et représente bien la diversité constatée par le SAR dans ses recherches.

Ainsi, il suffit de se référer au **Dictionnaire Larousse en Langue Française**¹ pour constater cette diversité. A ce titre, un « port » est (un) :

« Abri naturel ou artificiel pour les bâtiments de navigation, muni des installations nécessaires à l'embarquement et au débarquement du fret et des passagers ».

Mais aussi :

« Lieu de transbordement de marchandises ou de personnes entre un bâtiment fluvial et un autre moyen de transport ou bien un établissement situé sur la voie d'eau ».

Le recours au dictionnaire général n'est donc pas déterminant pour progresser vers une définition de référence, surtout du point de vue juridique. En revanche, plusieurs catégories d'usages sont déjà présentées ainsi que des distinctions sur le type de navigation ou encore le caractère naturel ou non du site dénommé « port », à la condition qu'il soit équipé des installations nécessaires².

Le port est donc d'abord un lieu : celui où commence, ou bien se termine, une navigation. L'action de naviguer étant surtout liée au transport (marchandises ou passagers). La pêche n'est pas citée dans cette définition, ainsi que la plaisance. L'usage militaire n'est pas non plus retenu.

¹ Par exemple. Disponible en ligne : <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/port/62676?q=port#61970>

² Cette condition est utile pour arbitrer sur la notion de « zone de mouillage » - sans installation fixe – qui n'intègre pas le référentiel selon le groupe d'experts (Cf. ZMEL point 1.2.7, p.16).

Il faut donc se tourner vers les définitions associées du dictionnaire qui, en listant les catégories suivantes, en précise les autres destinations par des champs lexicaux associés.

Ainsi dans le champ « Marine » de la définition « Port » on peut lire :

« Port d'armement, port dans lequel on arme un navire.

Port de barre, port fermé par une barre qui en rend l'entrée impossible à basse mer.

Port de guerre ou port militaire, tout ou partie d'un port réservé à la marine militaire et comportant le plus souvent un arsenal.

Port de marée, port dans lequel on ne peut entrer qu'à la marée haute.

Port de refuge ou port de salut, port où l'on peut se réfugier par mauvais temps.

Port maritime ou de mer, port formé par les eaux de mer ou situé sur un fleuve et pouvant recevoir des navires de mer.

Port militaire artificiel, abri réalisé en pleine côte permettant le débarquement de troupes et de leur matériel ».

Le dictionnaire Larousse complète ensuite sa définition par la référence au champ « Droit » :

« Droit de port, taxe portant sur le navire, les marchandises, les passagers et, pour les navires de pêche, sur les produits de la pêche.

Officier de port, fonctionnaire chargé, sous l'autorité des ingénieurs des Ponts et Chaussées ou du conseil d'administration des ports autonomes, de la police des ports de commerce.

Ports maritimes autonomes, établissements publics nationaux créés par décrets en Conseil d'État pour administrer les plus importants ports maritimes de commerce ».

La référence aux définitions du langage courant fait donc état d'une diversité de destinations et d'usages, ainsi que de qualificatifs retenus en fonction de la situation géographique du « lieu port ». A ce titre les champs lexicaux associés sont utiles, y compris pour l'approche juridique dont on comprend qu'elle devra considérer ces différents qualificatifs.

Néanmoins, la construction d'un référentiel ne peut toutefois se fonder sur cet ensemble de définitions car elles sont soit imprécises, soit incomplètes (absence de l'usage « pêche » dans la définition générale « port », mais présence dans la catégorie lexicale « droit », par exemple).

Ainsi, la recherche des éléments de définition, de connaissance et de compréhension utiles à la précision de la notion de port, doit alors être complétée par une définition issue d'un travail lexicographique de référence et, si possible, académique. C'est donc dans le **Dictionnaire de l'Académie Française**³ qu'un autre niveau de définition peut être recherché.

A ce titre la 9ème édition du Dictionnaire de l'Académie Française définit le port comme :

³<https://www.dictionnaire-academie.fr/>

« Abri naturel ou artificiel, aménagé sur un littoral, un cours d'eau, un lac, où les navires font escale, embarquent et débarquent des passagers ou des marchandises, se ravitaillent, assurent leur entretien, etc. ».

Cette première partie de la définition proposée est plus utile aux conditions requises à l'attribution du mot « port », puisque l'ensemble des sites potentiels est d'emblée précisé (littoral, fleuve, lac). La liste des activités portuaires demeure cependant volontairement incomplète par le recours à la locution « etc. », qui souligne que l'énumération exhaustive n'est sans doute pas possible.

Le même dictionnaire complète utilement l'approche des sens du mot par :

« Entrer dans le port, sortir du port. Mouiller, relâcher dans un port. Les bassins, les quais, les entrepôts d'un port. Avant-port, Arrière-port, voir ces mots. Port maritime, fluvial. Port à marée, où le niveau de l'eau varie selon les marées (on parle de port d'échouage lorsque l'eau se retire complètement à marée basse). Un port en eau profonde. Le port du Havre. Le port fluvial de Bercy. Le port de Chicago, sur le lac Michigan. Un port de pêche, de plaisance. Le port militaire de Toulon. Un port de commerce, équipé pour accueillir les bâtiments de la marine marchande. Port baleinier, cotonnier. Officier de port, fonctionnaire chargé de la capitainerie et de la police d'un port maritime de commerce. Port franc, où les marchandises circulent librement, sans droits d'entrée ni de sortie ».

Enfin un champ lexical dédié à l'administration (portuaire, du port) est présenté :

« ADMINISTRATION. Port autonome, établissement public d'État, créé par décret et responsable de l'administration et de la gestion d'un ensemble portuaire. Le port autonome de Marseille. Port d'attache, lieu de résidence administrative d'un bateau ; (...) Spécialement. Port artificiel, construction provisoire, réalisée avec des éléments divers, souvent préfabriqués, pour permettre à des armées de débarquer des hommes et du matériel. Le port artificiel d'Arromanches ».

Ces deux ensembles de références de la langue française confirment donc qu'il n'existe pas, a priori, de définition unique, complète, du « port ». Le vocabulaire associé est varié, et renvoie à différentes catégories et différents usages qui ne sont pas toujours précisés ou définis par ailleurs. On constate également que la notion d'administration d'un port / d'autorité portuaire apparaît ; la diversité des modes de gestion également.

1.2. Recherche de définitions et d'éléments juridiques

Il convient donc à présent de progresser en s'attachant au vocabulaire juridique et aux sens éventuellement retenus par le droit à l'égard du port. Trois niveaux sont ainsi à explorer : le droit international, le droit de l'Union Européenne, le droit interne.

Le Droit international tout d'abord (essentiellement droit matériel issu des conventions internationales pertinentes), est à examiner.

1.2.1. Convention internationale de Genève

Historiquement, le texte de référence dédié à la question des ports est la Convention internationale de Genève, du 9 décembre 1923, sur le *régime international des ports maritimes*.

Ce texte a vocation à préciser le régime des ports « maritimes » en matière de commerce international, ainsi :

Article introductif : « Désireux d'assurer dans la plus large mesure possible la liberté des communications prévue à l'article 23e du Pacte en garantissant dans les ports maritimes placés sous leur souveraineté ou autorité et pour les besoins du commerce international l'égalité de traitement entre les navires de tous les Etats contractants, leurs marchandises et leurs passagers (...) ».

A ce titre sont les « ports maritimes » en question :

Article 1 de l'Annexe à la Convention : « Sont considérés comme ports maritimes, au sens du présent Statut, les ports fréquentés normalement par les navires de mer et servant au commerce extérieur ».

En dehors de cette approche utilitaire du port maritime, la Convention de 1923 n'apporte pas d'autres informations à une recherche de définition : elle se consacre ensuite aux conditions des échanges commerciaux, droits de douanes, accès...

1.2.2. Convention de Montego-Bay

Ensuite, il convient de se référer à la Convention de Montego-Bay (CMB), du 10 décembre 1982, sur le Droit de la mer, qui constitue depuis son entrée en vigueur la référence juridique quant aux droits et obligations des Etats en mer.

Cependant, cette convention ne s'attache pas davantage à une définition précise du port / des ports.

Ce texte procède seulement à une distinction liée aux droits des Etats en particulier en matière d'accès des navires étrangers aux « ports maritimes ». S'agissant de droit de la mer, qui définit

ces droits et obligations en fonction de zones⁴, les ports maritimes sont nécessairement situés dans les eaux intérieures, zone de souveraineté de l'Etat.

Ainsi, l'article 11 de la CMB dispose en effet que : « *Aux fins de la délimitation de la mer territoriale, les installations permanentes faisant partie intégrante d'un système portuaire qui s'avancent le plus vers le large sont considérées comme faisant partie de la côte. Les installations situées au large des côtes et les îles artificielles ne sont pas considérées comme des installations portuaires permanentes* ».

A ces conditions, et puisque les installations portuaires intègrent la côte, elles sont juridiquement situées en deçà des lignes de bases qui servent à délimiter la mer territoriale⁵ (12 nm vers le large) et, de ce fait, intégrées dans les eaux intérieures.

On souligne également qu'un port est « maritime » dès lors qu'il est fréquenté par un « navire ou bâtiment de mer »⁶, quelle que soit la position géographique de ce port. En effet, c'est la liberté de son accès par un navire (y compris étranger) qui est considérée en droit de la mer, tout comme les prérogatives de l'Etat du port sur les navires étrangers (contrôle du navire, contrôle de l'accès) sont encadrées par la CMB.

Le droit international et le droit de la mer ne définissent pas davantage la notion de port et, en tout état de cause, ne permettent pas de poser une référence absolue.

1.2.3. Le droit de l'Union Européenne

En tant que tel, le droit de l'UE, originaire (traités) et dérivé (directives et règlements, notamment), n'apporte pas de définition ou d'éléments de définition utiles à notre approche. Les activités portuaires sont pourtant fortement considérées par le droit de l'UE mais toutefois sous l'angle économique (droits et redevances portuaires, concurrence, réseaux transeuropéens de transport - RTE-T), c'est-à-dire celui des modalités de gouvernance, de politique de transport et politique portuaire, en matière de sécurité et sûreté, ou encore de protection de l'environnement marin et de lutte contre les pollutions.

En d'autres termes, et selon nos recherches, il n'existe pas de définition unique de référence relevant du droit de l'Union Européenne et commune à tous les Etats membres, même si les

⁴ Eaux intérieures ; mer territoriale ; zone économique exclusive ; haute-mer, essentiellement.

⁵ Article 5 de CMB : « *Ligne de base normale : Sauf disposition contraire de la convention, la ligne de base normale à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale est la laisse de basse mer le long de la côte, telle qu'elle est indiquée sur les cartes marines à grande échelle reconnues officiellement par l'Etat côtier* ».

⁶ Droit de la mer, pp. 129-130, Pancraccio Jean-Paul, Précis Dalloz, 1ere édition, 2010.

ports ont un rôle incontestablement stratégique pour l'Union Européenne⁷. Il ne paraît donc pas opportun de progresser davantage dans les recherches sur ce point.

1.2.4. Le droit français : le Code des transports et le Code des ports maritimes

Recherche de définitions

Compte tenu de la très grande diversité des textes applicables à la question portuaire en droit français mais également des décentralisations portuaires, une démarche de simplification, de recensement des textes et d'intégration du Code des ports maritimes dans le Code des transports, a été initiée en 2010⁸.

Pour autant on peut déjà affirmer que le droit français n'apporte aucune définition générique et transposable de la notion de port⁹, à l'exception des « ports militaires ».

Le Code des ports maritimes, désormais intégré au Code des transports, rassemble donc notamment :

- les dispositions relatives à la création, l'organisation et l'aménagement des ports maritimes (en particulier les grands ports maritimes),
- les droits des ports et de la navigation selon le type de navire (navire de commerce, de pêche, de plaisance, ou de sport),
- la désignation des autorités portuaires de gestion et des autorités investies des pouvoirs de la police des ports maritimes (AP et AI3P),
- ou encore le régime du travail dans les ports.

L'objectif de la législation / réglementation est de définir ou d'identifier le régime juridique applicable à la diversité de « ports » constatée, mais aussi aux usages, aux installations et activités qui s'y tiennent, à la propriété foncière, ainsi que de déterminer les responsabilités, les aspects fiscaux, etc.

A ce titre on constate que le Code des transports distingue dans les différents titres, chapitres et sections de son Livre III (sans toutefois les définir davantage) les ports selon la fonction principale ou la situation géographique (sans ordre) :

- Ports de commerce¹⁰ ;
- Ports de pêche ;
- Ports de plaisance ;

⁷ « La politique portuaire européenne, entre ouverture au marché unique et développement durable », Jacques Guillaume, dans Annales de géographie 2011/1 (n°677), pages 50 à 64.

⁸ Depuis l'Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports

⁹Rézenthel Robert, « La réforme portuaire à dix ans », DMF 804, 2018, p.651.

¹⁰A souligner : Indépendamment de leur statut juridique et mode de gestion (Etat, collectivité), ou de leur caractère maritime ou fluvial, la réglementation dénombre 66 ports de commerce par référence aux dispositions de l'article R.154-1 du Code des ports maritimes et à l'Arrêté du 24 octobre 2012 : <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000026686864/>

- Ports militaires ;
- Ports maritimes ;
- Ports fluviaux.

Les cadres juridiques existants des ports maritimes

Concernant la gestion des ports maritimes, et les informations disponibles auprès du ministère de la Transition Ecologique¹¹ : « Avant les lois de décentralisation de 1983, tous les ports maritimes étaient placés sous la tutelle de l'Etat. A l'issue de la loi de décentralisation de 1983, 304 ports maritimes de commerce et de pêche ont été décentralisés aux départements. Dans le même temps, 228 ports de plaisance ont été confiés aux communes.

La loi de décentralisation de 2004 a entraîné la décentralisation des 17 ports d'intérêt nationaux métropolitains, principalement aux régions.

La réforme portuaire de 2008 a créé le statut de Grand Port Maritime (GPM) dans lequel ont basculé à terme les 11 ports maritimes relevant de l'État, à l'exception de Saint-Pierre-et-Miquelon, qui a conservé son statut de port d'intérêt national (PIN) ».

« Enfin, la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République prévoit le transfert possible des ports départementaux aux collectivités ou groupements candidats au 1er janvier 2017 ».

Aujourd'hui la référence au Code des transports (article L.5311-1) précise que les « ports maritimes soumis au présent livre sont :

1° Les grands ports maritimes, relevant de l'Etat ;

2° Les ports maritimes autonomes, relevant de l'Etat ;

3° Les ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements ;

4° Le port de Port-Cros relevant pour son aménagement, son entretien et sa gestion de l'Etablissement public du parc national de Port-Cros ».

Néanmoins compte tenu des différents transferts de gestion et de la réforme de 2008, on ne distingue plus dans l'existant des statuts portuaires que les catégories 1° et 3°. La catégorie 2° des ports maritimes autonomes relevant de l'Etat devenant « une coquille vide »¹². On rencontre cependant encore des ports autonomes mais toutefois uniquement relevant de

¹¹<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/acteurs-reseau-et-activites-portuaires-en-france#e0> . A noter que la gestion centrale de l'administration portuaire pourrait évoluer en fonction du champ d'intervention du nouveau ministère de la Mer. Il conviendra de suivre ce point dans les prochaines semaines.

¹² Anne-Marie Bartek. « La loi du 4 juillet 2008 a, en réalité, entraîné la substitution des grands ports maritimes aux ports maritimes autonomes métropolitains existant jusqu'alors. En d'autres termes, elle a vidé la catégorie « port maritime autonome », créée en 1920 et modifiée par la loi de 1965, pour placer ces ports dans la catégorie nouvelle de « grand port maritime ». Ainsi, la catégorie de « port autonome », qu'elle maintient, est en fait une coquille vide en ce qui concerne les ports maritimes ». In « Le port autonome de Strasbourg », Droit. 2015. fdumas-01624243f.

collectivités territoriales d'une part, ou fluviaux d'autre part. Quant au 4°, le port de Port-Cros (île de Port-Cros), il est rattaché comme port à la Commune de Hyères, mais est géré en tant que port de commerce par l'Etablissement Public à Caractère Administratif du Parc National de Port-Cros depuis sa création en 1963. Il s'accompagne d'une ZMEL également gérée par l'Etablissement Public¹³.

Ainsi, les statuts juridiques et modes de gestion des ports maritimes retenus en droit français et pour notre étude sont aujourd'hui les ports d'Etat et les ports relevant des collectivités territoriales ou de leurs groupements, ainsi que 2 ports autonomes relevant de collectivités à statuts particuliers.

- Les ports d'Etat sont aujourd'hui constitués des grands ports maritimes (GPM14) et d'un port d'intérêt national (PIN). Sous responsabilité de l'Etat, ces ports maritimes sont ainsi des établissements publics de l'Etat (EP) et gérés par lui. Ils exercent leurs activités à l'intérieur d'un « périmètre géographique propre »¹⁵ que sont les limites administratives portuaires. Cette référence au périmètre dédié aux activités portuaires sera utile pour l'approche de la notion de délimitation, de circonscription administrative ou encore d'emprise portuaire. En décembre 2020, on dénombre au titre des ports d'Etat : 7 GPM en métropole (Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes-Sainte-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux, Marseille) ; 4 GPM dans les Territoires d'Outre-mer (Martinique, Guadeloupe, Guyane, Port-Réunion) ; 1 PIN relevant de l'Etat à Saint-Pierre et Miquelon.
- Les ports relevant des collectivités territoriales ou de leurs groupements sont en gestion décentralisée et concernent plus de 500 unités. Du fait du transfert de 17 ports maritimes d'intérêt national de l'Etat à des collectivités territoriales, prévu par la loi de 2004 et effectif au 1^{er} janvier 2007, (ex : Port de Brest), d'importants ports de commerce ou de pêche ont rejoint cette catégorie. Ils sont donc en propriété, aménagement ou gestion, selon les cas, par une région, un département, un groupement de communes ou une commune¹⁶. A l'issue de la loi de décentralisation de 1983, 304 ports maritimes de commerce et de pêche ont été décentralisés aux départements. Dans le même temps, 228 ports de plaisance ont été confiés aux communes, soit 532 ports gérés par des collectivités territoriales ou leurs groupements.

¹³ D'importantes modifications ont été apportées par le [décret n° 2009-449 du 22 avril 2009](#) pris pour l'adaptation de la délimitation et de la réglementation du parc national de Port-Cros aux dispositions du code de l'environnement issues de la loi n° 2006-436 du 14 avril 2006.

¹⁴ « Grand Port Maritime » s'est substitué en octobre 2008 à « Port Autonome ».

¹⁵ <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/acteurs-reseau-et-activites-portuaires-en-france#e0>

¹⁶ La loi « Notre », Loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, est venue modifier encore cette architecture au niveau de la propriété / gestion départementale. Voir par exemple à ce sujet : <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/bretagne/Documents-publications/Devenir-des-ports-departementaux-loi-Notre>

- On dénombre également 2 ports maritimes conservant un statut de « port autonome » : Papeete, Nouvelle Calédonie. Ces deux ports, qualifiés de « ports autonomes » par exception à la réforme de 2008, sont à distinguer dans la mesure où ils dépendent de territoires à statuts particuliers, les Collectivités d’Outre-Mer (COM) depuis la révision constitutionnelle du 28 mars 2003. Ils ne relèvent pas de la catégorie ports d’Etat.

Ainsi, pour la Polynésie Française il convient de se référer à la Loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 portant statut d'autonomie de la Polynésie française pour la répartition des compétences entre l’Etat et la Collectivité. De même pour la question portuaire, il convient de se référer au Code des ports maritimes de Polynésie française¹⁷. Le port autonome de Papeete (PAP) est aujourd'hui un établissement public à caractère industriel et commercial. Il a été créé par la délibération n° 62-2 du 5 janvier 1962 (Texte de référence : Arrêté n° 1473 CM du 26 décembre 1997).

En Nouvelle Calédonie, depuis la révision constitutionnelle du 20 juillet 1998, la Collectivité fait l’objet d’un titre constitutionnel à part entière, le titre XIII. Essentiellement, la Nouvelle-Calédonie n’intègre plus le statut général des collectivités locales défini par le titre XII de la Constitution. Toutefois, la révision constitutionnelle de 2003 l’intègre à la liste des collectivités d’outre-mer (article 72-3), ainsi on emploie l’expression « collectivité d’outre-mer à statut particulier » pour la désigner¹⁸.

Dans ce cadre, le port autonome de Nouvelle-Calédonie est un établissement public à caractère industriel et commercial qui a pour mission d’assurer l’administration, l’entretien, l’exploitation et le développement du port de Nouméa et des installations portuaires de Wé, sur l’île de Lifou (Texte de référence : Délibération n° 121/CP du 16 mai 1991 portant refonte des statuts du Port Autonome).

On précise enfin que, indifféremment de leur statut juridique et de leur mode de gestion, on trouve des ports de commerce, de pêche, de plaisance, de transit de passagers, dans les ports maritimes d’Etat et dans les ports relevant de collectivités¹⁹. L’activité n’est pas juridiquement - en tant que telle - une condition pour relever d’une catégorie de gestion ou d’une autre.

Concernant leurs modes de gestion, il est important de noter que tout port a un « propriétaire » (État, Conseil régional, Conseil départemental, Métropole, Commune ou groupement de collectivités) **et** un exploitant. Le propriétaire peut, soit l’exploiter directement (en régie directe),

¹⁷ https://www.portdepapeete.pf/sites/default/files/code_des_ports_0.pdf

¹⁸ <https://www.collectivites-locales.gouv.fr/statuts-nouvelle-caledonie-et-polynesie>

¹⁹ Ce qui peut être également le cas pour les ports dits « fluviaux » ; Cf. infra 1.2.5 « Le cas des ports fluviaux »

soit en déléguer l'exploitation sous forme de concession. Le propriétaire est alors « le concédant », et le délégataire est « le concessionnaire », sous régime juridique d'EPIC le plus souvent ; ce concessionnaire assure l'exploitation portuaire, en délégation de service public, avec un statut qui peut être public (CCI), semi-public (société d'économie mixte) ou privé (société anonyme, association)²⁰.

Les autorités portuaires : « AP et AI3P »

La distinction de principe entre ports d'Etat et ports relevant de collectivités territoriales ou de leurs groupements doit être complétée de la distinction relative aux autorités portuaires.

Ainsi dans le cadre du référentiel il faut souligner l'importance de la notion « d'Autorité Portuaire », déjà évoquée. Cette notion est en effet elle-même distinguée par le Code des transports en « Autorité Portuaire (AP) » et « Autorité Investie des Pouvoirs de Police Portuaire (AI3P) ».

L'autorité portuaire (AP) est, au titre de l'article L. 5331-5 du Code des transports :

- 1° *Dans les grands ports maritimes et les ports maritimes autonomes, respectivement le président du directoire et le directeur du port autonome ;*
- 2° *Dans les autres ports maritimes relevant de l'Etat, l'autorité administrative ;*
- 3° *Dans les ports maritimes de commerce, de pêche ou de plaisance relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, l'exécutif de la collectivité territoriale ou du groupement compétent ;*
- 4° *Dans le port de Port-Cros, le directeur de l'organisme mentionné à l'article L. 5314-11.*

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire (AI3P) est, au titre de l'article L. 5331-6 du Code des Transports :

- 1° *Dans les grands ports maritimes et les ports maritimes autonomes, respectivement le président du directoire et le directeur du port autonome ;*
- 2° *Dans les autres ports maritimes relevant de l'Etat, l'autorité administrative ;*
- 3° *Dans les ports maritimes, relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, dont l'activité dominante est le commerce ou qui accueillent des marchandises dangereuses et qui figurent sur une liste fixée par voie réglementaire, l'autorité administrative ;*
- 4° *Dans les autres ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, l'exécutif de la collectivité ou du groupement compétent ;*
- 5° *Dans le port de Port-Cros, le directeur de l'organisme mentionné à l'article L. 5314-11.*

²⁰ D'après <http://observatoire-portuaire.fr/>

1.2.5. Le cas des ports fluviaux

Qualification juridique

On notera que les ports fluviaux ou encore « ports intérieurs²¹ », sont distingués des ports maritimes par leur positionnement de principe en amont de la limite transversale de la mer (LTM). La LTM permet de distinguer le domaine public maritime (DPM) du domaine public fluvial (DPF)²². Néanmoins certains ports sont dits « maritimes », comme le GPM de Rouen, et sont pourtant très largement en amont de la LTM.

C'est donc la référence à l'acte administratif / texte réglementaire de création du port existant qui permet de déterminer la qualification juridique de « port fluvial »²³.

Les ports fluviaux se distinguent également des ports maritimes en ce qu'ils reçoivent la navigation des bateaux de commerce et de plaisance, c'est-à-dire les embarcations destinées à naviguer sur les eaux intérieures (article L. 4000-3 du Code des transports), par opposition aux navires destinés à naviguer en zone maritime (article L. 5000-2 du Code des transports). Ils sont a priori dédiés au transport fluvial, sans que ce dernier soit forcément pour autant le mode de transport principal²⁴.

Géographiquement la distinction entre ports fluviaux et maritimes a du sens dans la très grande majorité des cas, mais peut connaître des limites du point de vue de l'activité économique et de la réalité de la continuité des échanges terre/fleuve/mer (multimodal). Ainsi l'Etat soutient les initiatives comme celle autorisant par exemple l'accès des bateaux fluviaux porte-conteneurs à Port 2000 (GPM du Havre) et aux quais de la Seine à Honfleur, par un arrêté publié fin 2014.

La Zone Maritime et Fluviale de Régulation (ZMFR)

Dans les cas où un port maritime est à proximité, limitrophe, ou dont la délimitation administrative s'étend sur le DP Fluvial (estuaire, fleuve), la situation est gérée par la Zone Maritime et Fluviale de Régulation (ZMFR).

²¹ Par distinction des ports « extérieurs », sur la côte, Cf. « Les ports maritimes. Essai de classification », A. Fischer, L'Information Géographique, Année 1963, 27-3, pp. 105-114. Voir encore R. Rezenhel. « Ports maritimes. – Notion. Service public. Aménagements. Régimes domaniaux », J.-Cl. Administratif, 2014, Fascicule no. 408-50.

Le Code Général de la Propriété des Personnes Publiques (CGPPP) emploie également cette dénomination : article L.2111-10 par exemple.

²² Exemple pour le GPM de Bordeaux : Limite transversale de la mer entre l'océan Atlantique (domaine public maritime) et l'estuaire de la Gironde (domaine public fluvial)

²³ Sur l'exemple du GPM de Rouen il s'agit du décret n° 2008-1146 du 6 novembre 2008 pris en application de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire. Il est placé sous la tutelle du ministre chargé des ports maritimes. Il se substitue au Port Autonome de Rouen, créé par le décret n° 65-937 du 8 novembre 1965 en application de la loi n° 65-491 du 29 juin 1965.

²⁴ Rapport de la mission interministérielle du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et du Ministère de l'économie, du redressement productif et du numérique, « Evolution de la gouvernance des ports intérieurs », Juillet 2014, p.11.

Ainsi l'article L.5331-1 du Code des transports dispose que : « *Les dispositions du présent titre s'appliquent dans les limites administratives des ports maritimes à l'exclusion des ports militaires. Les dispositions relatives à la police du plan d'eau s'appliquent à l'intérieur d'une zone maritime et fluviale de régulation comprenant, en dehors des limites administratives du port, les espaces nécessaires à l'approche et au départ du port. Ces espaces sont constitués des chenaux d'accès au port et des zones d'attente et de mouillage.*

Les conditions de délimitation de la zone maritime et fluviale de régulation sont fixées par un décret en Conseil d'Etat, qui peut prévoir des dispositions particulières pour les ports civils attenants aux ports militaires ».

Précisément, cette ZMFR est ainsi délimitée (article R.5331-1) :

« *1° Pour les grands ports maritimes et les ports autonomes, par un arrêté conjoint du préfet maritime ou du délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer territorialement compétent et du préfet du département, pris après avis respectivement du directoire ou du conseil d'administration du port ;*

2° Pour les autres ports, par un arrêté conjoint du préfet maritime ou du délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer territorialement compétent, du préfet de département pour ce qui concerne, le cas échéant, la partie fluviale de la zone, et de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Dans le cas où ces installations portuaires sont implantées sur le territoire de plusieurs départements, un arrêté du Premier ministre détermine le préfet de département compétent ».

Diversité des statuts juridiques et modes de gestion des ports fluviaux

Comme pour les ports maritimes, les ports fluviaux (a priori de commerce) présentent plusieurs types de statuts et d'autorités gestionnaires :

- les 2 ports autonomes de Paris et de Strasbourg, sous la tutelle de l'État,
- les ports fluvio-maritimes ou ports d'estuaire qui reçoivent des navires de mer et des bateaux de navigation fluviale (comme le port de Rouen sous régime de GPM),
- les ports situés sur le domaine public fluvial confié à Voies Navigables de France (VNF),
- les ports situés dans le périmètre de la Compagnie nationale du Rhône (CNR).

Les collectivités territoriales (régions, conseils généraux, communes, syndicats mixtes et établissements publics de coopération intercommunale) sont déjà - ou peuvent devenir - propriétaires ou gestionnaires de portions du réseau fluvial d'intérêt local²⁵.

²⁵ Source : <https://www.ecologie.gouv.fr/generalites-sur-transport-et-reseau-fluvial-en-france>

1.2.6. Le cas des ports militaires

La situation des ports militaires est à distinguer des autres catégories de ports constatées par le droit français dans le Code des transports, car cette catégorie est la seule à faire l'objet d'une définition dédiée.

Ainsi le Code de la défense dispose à son article R.3223-61²⁶ :

« Un port militaire est une zone militaire au sens de l'article R. 2361-1, comprenant des terrains, des quais, des installations, des équipements et des plans d'eau affectés à l'autorité militaire. Les limites du port militaire sont fixées, côté terre comme côté mer, par le ministre de la défense. Lorsque le plan d'eau du port militaire inclut un accès nautique à un port maritime civil contigu, la décision du ministre ne peut intervenir qu'après avis de l'autorité portuaire et de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire de ce port, mentionnées aux articles L. 5331-5 et L. 5331-6 du code des transports. Cette délimitation est établie sans préjudice de l'application des dispositions relatives aux zones maritimes et fluviales de régulation prévues à l'article L. 5331-1 du code des transports.

La demande d'avis sur la délimitation du port militaire comporte le projet de règlement d'usage de la zone, qui doit prendre en compte les impératifs d'accès au port maritime civil attenant ».

1.2.7. Les Zones de Mouillages et d'Équipements Légers (ZMEL)

Une question se pose à l'égard des ZMEL, ces espaces dédiés au mouillage des bateaux de plaisance, qui peuvent avoir, selon les cas, les apparences et les usages d'un site portuaire de plaisance. Or, juridiquement, il n'en est rien : les ZMEL ne sont pas intégrées dans la réglementation portuaire du Code des transports. Elles relèvent des articles L2124-5 et R2124.39 à R2124-55 du Code général de la propriété des personnes publiques et L341-8, D341-2, D341-3, D341-4 et D341-5 du Code du tourisme.

Il s'agit de zones du littoral, parfois en partie sur l'estran, mais toujours sur le DPM, faisant l'objet d'autorisation d'occupation domaniale (type AOT) exclusivement destinées, et dans un périmètre défini, à l'amarrage des bateaux de plaisance.

La reconnaissance légale de ces sites doit faire l'objet d'un arrêté conjoint entre le préfet terrestre et le préfet maritime, et d'une convention de gestion généralement conclue entre une association de plaisanciers et la commune concernée²⁷.

²⁶ Créé par le Décret n°2013-779 du 27 août 2013 - art. 10

²⁷Voir sur ce point la carte et la liste des ZMEL dans le Finistère. <https://www.finistere.gouv.fr/Politiques-publiques/Mer-littoral-et-securite-maritime/Littoral/Plaisance/Zones-de-Mouillages-et-d-Equipements-Legers>

La ZMEL en cause fait l'objet d'un règlement de police sur l'organisation des mouillages, les équipements légers, le plan de mouillage, le balisage des accès ou encore la prévention des pollutions et les conditions d'accueil des navires à ce titre.

Si une cale existe ou encore une toponymie associée au mot « port » pour désigner le site sous statut de ZMEL, il ne s'agit néanmoins dans ce cas que d'une zone de mouillage et non d'un port au sens de la réglementation.

2. Synthèse des contributions, recommandations et éléments de réponse de nature juridique et géomatique

A partir des définitions, des termes, des usages ou encore des données juridiques applicables à la notion de port, l'étude a ensuite été complétée de l'analyse des éléments de réponse apportés par le groupe d'experts mobilisés par le SAR.

Dans cette seconde partie, on procédera donc à une synthèse de ces différentes données et éléments d'information pour procéder à des recommandations et propositions de nature juridiques et géomatiques pertinentes pour le modèle envisagé par le SAR.

Ainsi, notre étude propose de compléter, préciser ou encore de recommander les points suivants du référentiel.

2.1. Définition d'un port

Les documents de référence soulignent la référence à la définition de l'Organisation Hydrographique Internationale (OHI), à savoir un : « *Abri naturel ou artificiel pour les navires, muni des ouvrages et installations nécessaires à l'embarquement et au débarquement des passagers ou des marchandises, et le cas échéant de bien d'autres installations associées au trafic maritime (stockage, entretien, réparations, etc.)* ».

Cette définition, en phase avec les définitions du dictionnaire de l'Académie Française et de celle de la CMB, est très utile et sa référence paraît pertinente. Néanmoins elle pourrait sans doute être complétée d'une dimension géographique pour situer également « l'abri », « **sur la côte, un cours d'eau ou un lac ouvert à la navigation** ». Cela contribuerait à qualifier le caractère maritime, fluvial ou lacustre du port (abri)

⇒ Ainsi et compte tenu des développements précédents, une proposition de définition du port (maritime ou fluvial) autre que militaire, applicable au référentiel pourrait être :
« *Abri naturel ou artificiel pour les navires et les bateaux, situé sur la côte, un cours d'eau ou un lac ouvert à la navigation, muni des ouvrages et installations permanentes nécessaires à l'embarquement et au débarquement des passagers, des marchandises, ou aux activités de pêche, de plaisance, et le cas échéant d'autres installations associées au trafic maritime ou fluvial (stockage, entretien, réparations, etc.), faisant l'objet d'un arrêté ou autre acte réglementaire en déterminant la nature, les limites, précisant les modalités et l'autorité de gestion et, suivant les cas, qui en désigne l'autorité de police* »

2.2. Identification du port

Toponyme juridique/réglementaire

Le Système d'Information Milieu Marin (SIMM) souhaite attribuer à chaque port un toponyme réglementaire avec le nom du port dans les documents officiels.

⇒ La recommandation juridique appliquée à l'étude sur ce point serait de se référer systématiquement - pour chaque port concerné - à l'arrêté de création / délimitation du port et d'identifier le toponyme mentionné dans le texte juridique.

Toponyme usuel

Attention, il est possible que ce toponyme usuel soit différent du toponyme officiel retenu par l'acte réglementaire de création / délimitation du port considéré.

⇒ Ce toponyme usuel est alors à identifier en concertation étroite avec les acteurs locaux/autorités portuaires/gestionnaires.

Codes alternatifs

Le SIMM souhaite optimiser l'interopérabilité du référentiel afin de pouvoir y associer facilement diverses sources d'informations.

⇒ Il peut alors être pertinent d'intégrer des codes alternatifs, produits par divers acteurs tel le LOCODE proposé par l'UNECE.

Les échanges avec les professionnels interrogés²⁸ confirment l'intérêt de se référer au LOCODE²⁹, « Code des ports et autres lieux », au moins pour les ports internationaux concernés par le code ISPS (International Ship and Port Facility Security). Ce LOCODE constituant l'identifiant de référence dans la gestion portuaire des ports concernés. S'il ne peut constituer le code unique pour l'ensemble des ports du référentiel, il présente toutefois l'intérêt d'être reconnu internationalement et largement utilisé en France pour les ports de commerce.

2.3. Localisation

Localisation géographique

²⁸ Notamment Monsieur Éric ROELLINGER, Commandant du port maritime de Brest, et deux avocats en droit public / droit portuaire ne souhaitant pas être cités car en charge de dossiers contentieux avec des acteurs portuaires.

²⁹ RECOMMANDATION No 16, troisième édition, adoptée par le Centre pour la facilitation des procédures et des pratiques dans l'administration, le commerce et les transports, Commission Economique pour l'Europe, Nations-Unies, décembre 1998. On souligne que ce document de référence adopte sa propre définition du « port » : *Port : Tout lieu pourvu d'installations permanentes où les navires peuvent charger ou décharger des marchandises entrant dans le commerce maritime.*

Voir : http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec16/rec16_ecetrd227f.pdf

Sur ce volet, l'objectif du SIMM est d'être en mesure de localiser le port sous forme d'un **point**, via un couple de coordonnées géographiques exprimé dans le système de coordonnées WGS 84 (EPSG 4326). Plusieurs solutions ont été proposées par le groupe d'experts et débattues au cours de l'étude.

⇒ Une recommandation d'ordre juridique serait de fixer ce point sur le siège d'exercice de l'autorité portuaire et / ou de l'autorité investie des pouvoirs de police portuaire, par référence au Code des transports (articles R. 5331-4 à 6) :

- Pour les ports d'Etat, la capitainerie ;
- Pour les ports relevant d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités, la capitainerie ou le bureau du Port, selon qu'il y ait affectation ou non d'un officier de port ou officier de port adjoint, pour assurer les fonctions de commandant de port.

⇒ En l'absence de bureau du port, ou local équivalent, une recommandation juridique serait de fixer ce point au siège de l'exécutif de la collectivité concernée, ou encore de son antenne locale. Néanmoins cela pourrait revenir à situer le point à un endroit éloigné du site portuaire. Dans cette hypothèse – mais sans fondement juridique particulier – il semble raisonnable de fixer un point au centre de l'emprise portuaire en cause côté terre.

Emprise spatiale du port

Sur ce volet, l'objectif du SIMM est d'être en mesure de proposer une délimitation de l'emprise spatiale, de la surface occupée par le port sous la forme d'un **polygone**. Ce type d'information semble en effet indispensable dans le cadre d'un référentiel exploitable à grande échelle. En particulier pour les ports très étendus, la localisation uniquement sous forme d'un symbole ponctuel (point) est alors effectivement insuffisante. De plus, d'après l'enquête menée par le GT-GIMeL (Groupe de travail Géo-informations pour la mer et le littoral), la connaissance de l'emprise foncière des ports sur la partie terrestre représente un vrai besoin (projets d'aménagements, mesures compensatoires...).

⇒ Juridiquement, concernant la délimitation administrative, l'emprise spatiale est nécessairement précisée dans l'acte réglementaire de création du port considéré. L'Etat ou la collectivité doit pouvoir préciser cette emprise, côté mer et côté terre, par des documents cartographiques et, ou, des coordonnées spatiales associés au texte de référence.

⇒ Concernant les GPM, les limites de la circonscription administrative portuaire qui s'étend parfois sur plusieurs communes, doivent quant à elle pouvoir être fournies par l'autorité gestionnaire du GPM, au moins pour le texte de référence fixant ces limites.

Il en est de même concernant les ZMFR qui font également l'objet d'une délimitation spatiale précisée par arrêté préfectoral.

- ⇒ Le cas échéant, à l'occasion d'un contentieux une juridiction peut venir confirmer le caractère portuaire d'un équipement ou d'une installation, alors même que l'objet en cause n'est pas présent dans les limites définies par le texte de référence. Dans ce cas il peut être utile de signaler l'existence d'une telle décision et d'en prendre connaissance pour en déterminer l'impact du point de vue de la représentation (géomatique) de l'emprise spatiale, avec une mention du type « pour information ».
- ⇒ Face aux différents arguments identifiés au cours de l'étude et au sein des travaux du groupe d'experts, l'analyse juridique confirme la référence indispensable à l'arrêté fixant les limites administratives du port pour fonder la prise en compte d'une emprise spatiale. Il doit être couplé à l'arrêté délimitant la ZMFR, et, le cas échéant, à un acte délimitant une circonscription portuaire pour les GPM. Ainsi, et pour éviter toute confusion, il est recommandé de représenter de manière distincte ces différentes limites quand elles existent sur un même site portuaire.
- ⇒ Le texte de référence délimitant le ou les espaces portuaires devra ainsi être systématiquement recherché et associé. Si aucun texte ne peut être identifié – ou est inexistant -, il conviendra alors de le signaler et d'indiquer quelles références sont utilisées pour représenter les limites du port concerné (usages, cartes existantes...).

Localisation administrative (commune)

- ⇒ Juridiquement il ne peut y avoir qu'une commune de rattachement, toujours par référence au texte de création qui précise les limites administratives du port et la commune sur laquelle il est situé.

2.4. Typologies

Type d'usage portuaire

- ⇒ A la lecture des éléments juridiques (Voir Partie I) il n'existe pas de typologie portuaire de référence : on ne peut que s'appuyer sur les différentes catégories de ports relevées dans le Code des transports, à savoir :
 - Ports de commerce
 - Ports de pêche

- Ports de plaisance
- Ports militaires
- Ports maritimes
- Ports fluviaux

A ces catégories, on peut également ajouter les ports conchylicoles et les ports ostréicoles, créés et gérés par des collectivités territoriales ou leurs groupements qui, du fait de leurs qualifications par des documents réglementaires du type SMVM³⁰, vont intégrer une typologie et une toponymie à valeur juridique.

Statut juridique

⇒ Par référence à son statut juridique une typologie de synthèse peut être proposée³¹ :

Statut juridique des ports maritimes	
Ports d'Etat	Grand Port Maritime (GPM)
	Port d'Intérêt National (PIN)
	Port militaire
Ports relevant de collectivités territoriales ou de leurs groupements	Région
	Département
	EPCI
	Commune
Ports relevant de Collectivités à statut particulier : Polynésie et Nouvelle Calédonie	Port Autonome

Statut juridique des ports fluviaux / ports intérieurs	
Ports relevant de l'Etat et d'une collectivité	Port Autonome
Ports relevant de collectivités territoriales ou de leurs groupements	Région
	Département
	EPCI
	Commune

Proposition de typologie des ports français maritimes et fluviaux selon le statut juridique

³⁰ Schéma de Mise en Valeur de la Mer.

Voir par exemple le SMVM du Bassin d'Arcachon ou encore le Schéma de Vocation Portuaire du SMPBA (Syndicat Mixte des Ports du Bassin d'Arcachon), qui recense les différents ports communaux, en précise la vocation et procède aux délimitations administratives.

³¹ Depuis la loi n°2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire.

Type d'autorité portuaire – Mode de gestion

Il est pertinent de distinguer les ports en fonction du type d'autorité portuaire et du mode de gestion (régie directe ou déléguée).

- ⇒ Toutefois il est recommandé de préciser à chaque fois l'autorité en cause et la nature de cette autorité lorsqu'une distinction existe entre Autorité Portuaire (AP) et Autorité Investie des Pouvoirs de Police Portuaire (AI3P), pour éviter toute confusion. Voir sur ce point 1.2.4-3, p. 12.

Maritime, fluvial ou lacustre

- ⇒ Du point de vue juridique la référence est encore le texte portant création et délimitation du port et qui en précise son caractère maritime, fluvial ou lacustre. Tout port (au sens juridique) appartient nécessairement à l'une des catégories.

En cas de conflit ou de contestation, la jurisprudence administrative a pu se prononcer en fonction de différents critères liés à la position du port vis-à-vis de la LTM ou de la LAM/LIM, de l'accès aux navires de mer ou au trafic fluvial, ou encore de l'usage principal du port.

On sait qu'il existe également des ports fluvio-maritimes, en zone estuarienne ou plus en amont sur certains grands fleuves, et désignés comme tels du fait des navigations maritimes et fluviales qu'ils reçoivent.

A la rencontre du droit maritime et du droit fluvial appliqués de manière pragmatique à leurs activités, les ports fluvio-maritimes – ni même les eaux fluvio-maritimes - ne relèvent pourtant pas d'une définition juridique en tant que telle³². C'est plutôt la réalité des usages et les critères physico-administratifs qui ont imposé cette appellation dans la pratique.

Pour l'exemple on peut se référer à la situation des ports de la zone Rhône aval : ports maritimes entre la mer et l'écluse de Port-Saint-Louis, puis zone intermédiaire avec coexistence de régime maritime et fluvial selon l'activité (navigation ou portuaire) jusqu'à Arles, et régime fluvial depuis le port d'Arles et en amont.

³² Cf. « Sécurité de la navigation des navires fluvio-maritimes sur le Rhône et la Saône », Rapport IGAM et CGEDD, n°00675-01, 12/2011.

Informations géographiques

Compte tenu de l'évolution régulière des textes (législation, réglementation) et de leurs conséquences sur les modifications des délimitations portuaires, les attributions des ports, ou encore le changement de l'autorité portuaire, une veille juridique adaptée doit être assurée.

⇒ Le recours à une IDG facilitera grandement la diffusion des mises à jour.

Synthèse

En guise de synthèse de cette seconde partie (II) : « Contributions, recommandations et éléments de réponse juridique à la synthèse du groupe experts », il est possible de proposer le tableau suivant concernant les ports maritimes et les ports fluviaux :

Statut juridique		Mode de gestion	Usage(s)	Exemple
Ports Maritimes d'Etat	Grand Port Maritime (GPM) - 11	<i>Gestion directe (Régie...) ou déléguée (Concession...), EP</i>	Pêche Plaisance Commerce Passagers	Ex : Grand Port Maritime du Havre
	Port d'Intérêt National (PIN) - 1	<i>Gestion directe ou déléguée</i>		Ex : Port d'Intérêt national de SPM
	Port militaire - 10	<i>Gestion directe</i>	Militaire	
Ports maritimes ou ports fluviaux relevant de collectivités territoriales ou de leurs groupements	Région	<i>Gestion directe ou déléguée</i>	Pêche Plaisance Commerce Passagers	Ex : Port maritime de Brest / Région Bretagne (commerce, plaisance, pêche et passagers)
	Département	<i>Gestion directe ou déléguée</i>		
	Intercommunalité / EPCI	<i>Gestion directe ou déléguée</i>		
	Commune	<i>Gestion directe ou déléguée</i>		Ex : Port fluvial de l'Aube à Nogent-sur-Seine / Conseil Départemental de l'Aube (commerce)
Ports relevant de Collectivités d'outre-mer à statut particulier	Ports Autonomes - 2	<i>Gestion par un EPIC</i>	Pêche Plaisance Commerce Passagers	Ex : Port de Papeete
Ports relevant de l'Etat et d'une collectivité	Ports autonomes fluviaux - 2	<i>Gestion par EPIC</i>	Pêche Plaisance Commerce Passagers	Ex : Port de Strasbourg

Proposition de typologie des ports français, maritimes et fluviaux, selon le statut juridique, le mode de gestion et l'usage.

3. Cas d'étude : les ports de Brest

L'objectif est de proposer une illustration cartographique de notre analyse juridique sur un cas d'étude : les ports de Brest. Cette application vise à contribuer à établir des recommandations pour le référentiel portuaire national sur le plan juridique et géomatique. Brest représente un cas a priori représentatif et pertinent car l'agglomération brestoise comprend 3 entités portuaires juridiquement distinctes :

- le port militaire ;
- le port de commerce (incluant le port de pêche et le port de plaisance dit "du Chateau") ;
- le port de plaisance du Moulin Blanc.

3.1 Méthodologie générique

La méthodologie proposée se veut a priori générique et donc applicable pour tous les ports du référentiel. Les tâches proposées sont synthétisées dans le tableau ci-dessous.

Tâche	Description
1	<p>Inventaire des textes juridiques</p> <p>Recherche et acquisition des textes juridiques associés aux ports en étude en se focalisant plus particulièrement sur les textes portant création des ports (et notamment articles délimitant le port côté terre et côté mer).</p> <p>Dans le cas de Brest, les textes exploités sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Arrêté du 28 décembre 2015 portant délimitation du port militaire de Brest • Arrêté Préfectoral n°2005-1242 du 17 novembre 2005 - Port de Brest - <i>Délimitation administrative Côté mer / Côté terre</i> • Arrêté Préfectoral n°99.1754 du 6/10/1999 – Port de Brest Moulin Blanc (<i>en attente d'obtention</i>) <p>Le cas de Saint-Anne du Portzic est non intégré car non considéré comme un port sur le plan juridique (ZMEL).</p>
2	<p>Compléter les informations juridiques pour chaque élément du référentiel</p> <p>Recherche des réponses juridiques pour chaque élément du référentiel afin de compléter la table attributaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Identifiant unique (origine SAR – non juridique)</i> - Référence complète du texte juridique source - Toponyme juridique/réglementaire - <i>Toponyme usuel (non juridique)</i> - <i>Code alternatif (non juridique)</i> - Localisation administrative (commune) - Type d'usage portuaire (à partir d'une liste de labels prédéfinis) - Statut juridique (à partir d'une liste de labels prédéfinis) - Mode de gestion (à partir d'une liste de labels prédéfinis) - Autorité Portuaire (AP) et Autorité Investie des Pouvoirs de Police Portuaire (AI3P) - Maritime, fluvial ou lacustre - <i>Niveau de qualité (non juridique) et Date de mise à jour (non juridique)</i> <p>Dans le cas des ports de Brest, les réponses figurent dans la table attributaire présentée en 3.2 (résultats)</p>

Tâche	Description
3	<p>Production de l'information géographique – Entité polygone Limite administrative</p> <p>Dans un premier temps, il est fortement suggéré de vérifier l'existence d'information géographique de référence sur les portails existants et/ou auprès des services compétents (NB : pour tous les GPM, et au niveau des DDTM, cette donnée a visiblement déjà été produite mais pas de manière homogène). Afin d'évaluer la qualité de la donnée :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vérification de la citation du texte juridique source - Vérification de la conformité/précision (grande échelle) de la limite avec les indications textuelles figurant dans le texte juridique (article décrivant l'emprise portuaire – comparaison avec plan/carte annexé au texte juridique) <p>Dans un second temps, et seulement en cas d'indisponibilité d'une information de référence, numérisation à partir des indications textuelles contenues dans les textes juridiques (article portant délimitation du port côté mer et côté terre).</p> <p>Dans le cas de Brest :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour le port militaire : numérisation de la limite à partir du texte juridique (côté terre la donnée de Brest Métropole est utilisée car se réfère aux parcelles cadastrales) - Pour le port de commerce : source DDTM 29 – donnée en ligne sur le portail GeoBretagne – Limite conforme au plan annexé à l'arrêt - Pour le port du Moulin Blanc - source DDTM 29 – info géo en ligne sur le portail GeoBretagne – Limite conforme au plan annexé à l'arrêt
4	<p>Production de l'information géographique – Entité point Localisation administrative</p> <p>Sur le plan juridique, il est recommandé de positionner le point sur le siège d'exercice de l'autorité portuaire et / ou de l'autorité investie des pouvoirs de police portuaire, par référence au Code des transports (articles R. 5331-4 à 6) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour les ports d'Etat, la Capitainerie ; - Pour les ports relevant d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités, la Capitainerie ou le Bureau du Port (selon qu'il y ait affectation ou non d'un officier de port ou officier de port adjoint, pour assurer les fonctions de Commandant de port) <p>Dans le cas de Brest :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour le port militaire : au niveau de la PREMAR - Pour le port de commerce : adresse postale de la capitainerie - Pour le port du Moulin Blanc : bureau du port <p>Si le siège de l'autorité portuaire se situe en dehors de la limite administrative, le choix d'un positionnement d'un point de vue géographique/géomatique sera à considérer (au centre de l'emprise portuaire par exemple)</p>

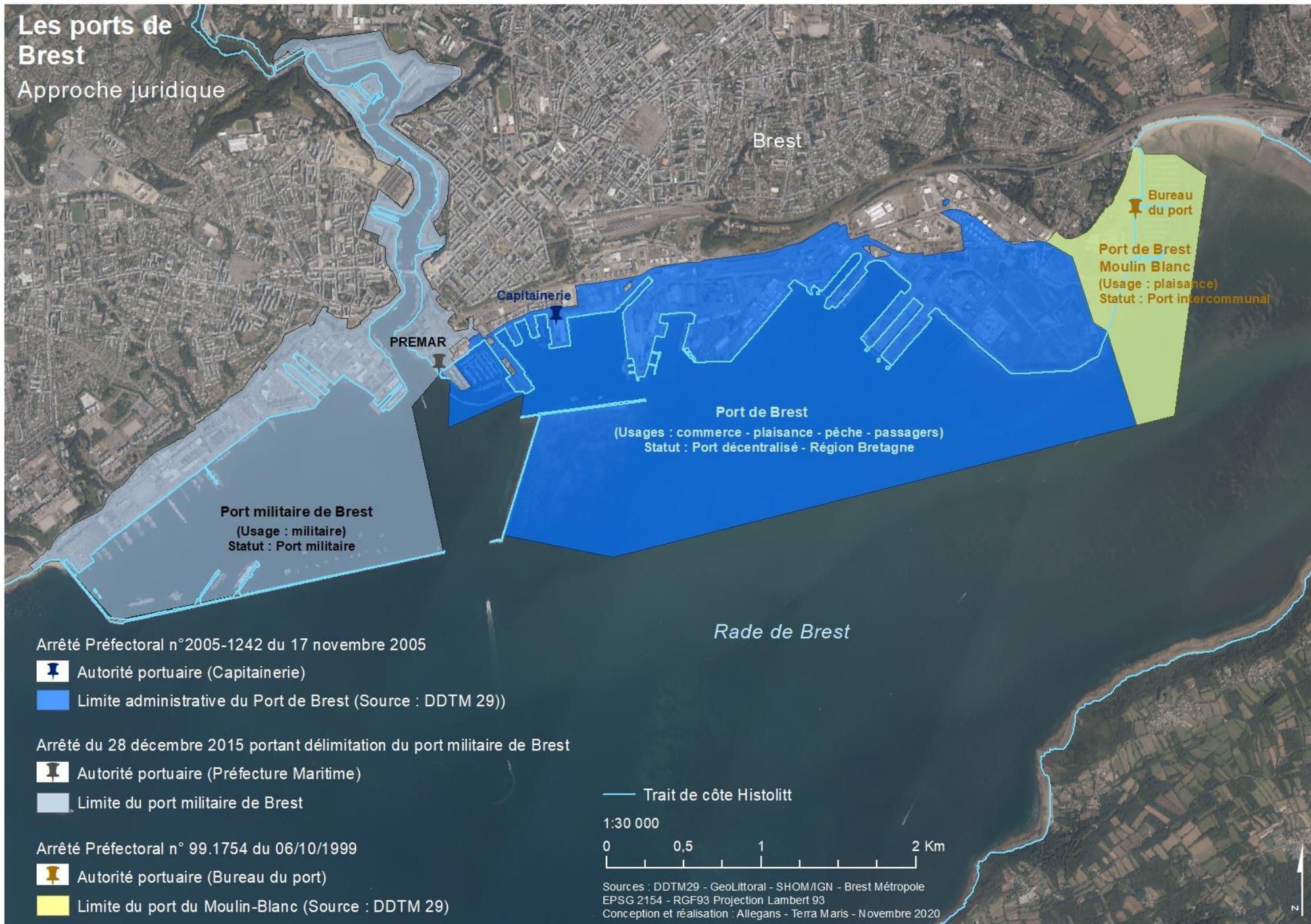
Méthodologie (suite)

Tâche	Description
5	<p>Archivage de l'information géographique (métadonnées)</p> <p>L'information géographique sera archivée (production de métadonnées) conformément aux spécifications et normes du SAR et devra notamment comporter des informations concernant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La référence juridique générant la limite (à préciser également si produite à partir d'une donnée préexistante ou directement à partir du texte juridique) - Le niveau de qualité/précision (Ex : bon – moyen – faible) permettant de déterminer l'échelle d'utilisation (grande – moyenne – petite) - La date de mise à jour de l'information géographique
6	<p>Représentation cartographique</p> <p>Une cartographie en ligne via une IDG (Infrastructure de données Géographiques) est à privilégier pour sa souplesse d'utilisation et son interactivité (échelle d'affichage, choix d'une symbologie/sémiologie graphique et fond de carte adapté).</p> <p>Dans le cas des ports de Brest, une illustration cartographique classique (format image statique) est proposée à l'échelle de l'agglomération (cf. 3.2 Résultats)</p>
7	<p>Validation de l'information géographique</p> <p>A priori la validation devrait idéalement se faire au plus près du terrain au niveau de l'autorité portuaire.</p> <p>Le processus de validation nécessitera de disposer d'une représentation cartographique à grande échelle spécifique à chaque port. L'exploitation d'une IDG serait très pertinente pour faciliter le processus de validation (cartographie interactive, correction possible en ligne par autorité compétente directement via l'IDG). Deux approches sont envisageables :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 Production d'une couche au niveau national à partir des textes juridiques récoltés puis complétion/validation au niveau local par l'autorité portuaire 2 Production des entités directement au niveau local selon un protocole standardisé pour intégration dans une couche nationale <p>La couche SIG produite sera cependant non opposable en cas de contentieux.</p> <p><i>Validation non réalisée pour notre cas d'étude sur les ports de Brest</i></p>
8	<p>Mise à jour de l'information géographique</p> <p>Le SAR souligne l'importance de disposer d'un référentiel à jour compte tenu de l'évolution régulière des textes juridiques (modification des délimitations portuaires ou les attributions des ports, changement de l'autorité portuaire...). La fréquence de mise à jour dépendra des moyens disponibles (éventuellement en continu dès détection d'une modification juridique ou annuellement).</p> <p>Un schéma organisationnel de mise à jour de l'information sera nécessaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> - veille et compétence juridique pour actualisation des textes réglementaires - veille et compétence géomatique pour actualisation des limites (points et polygones) <p>Le recours à une IDG facilitera grandement la diffusion des mises à jour.</p>

3.2 Cas d'étude « les ports de Brest »

Les ports de Brest

Approche juridique



Renseignement des éléments juridiques du référentiel portuaire pour le cas des ports de Brest

	Port Militaire	Port de commerce	Port du Moulin Blanc
<i>Identifiant unique</i>	<i>Origine SAR – non juridique</i>	<i>Origine SAR – non juridique</i>	<i>Origine SAR – non juridique</i>
Toponyme juridique	Port militaire de Brest	Port de Brest	Port de Brest Moulin <i>Blanc</i> (à vérifier dans le texte d'origine, non obtenu)
<i>Toponyme usuel</i>	« Arsenal »	Port de commerce	Port du Moulin Blanc
<i>Code alternatif (non juridique)</i>	<i>Absent</i>	LOCODE : FRBES	<i>Absent</i>
Commune	BREST	BREST	BREST
Type d'usage	Militaire	Commerce – Pêche – Plaisance – Passagers – (Réparation navale – EMR)	Plaisance
Statut juridique	Port militaire	Ex PIN transféré - Port décentralisé Région Bretagne	Port Intercommunal
Autorités portuaires (AP et AI3P)	Ministère des Armées <i>PREMAR</i>	Région Bretagne <i>Capitainerie du port</i>	Brest Métropole <i>Bureau du port</i>
Maritime, fluvial ou lacustre	Maritime (en aval de la LTM)	Maritime (en aval de la LTM)	Maritime (en aval de la LTM)

Bibliographie

Nota : Ces références bibliographiques sont présentées sans ordre particulier. D'autres sources documentaires (textes législatifs et réglementaires, documentation en ligne...) sont par ailleurs, pour la plupart, directement accessibles par lien hypertexte à partir des notes de bas de page dans le corps du document. Les autres références bibliographiques utilisées pour les recherches et fournies par le SAR ne sont pas indiquées ici.

- Convention internationale de Genève, du 9 décembre 1923, sur le régime international des ports maritimes ;
- Convention internationale de Montego Bay, du 10 décembre 1982, sur le droit de la mer ;
- « La gestion du littoral et des espaces marins », F. Pitron, V. Jolivet, LGDJ, Politiques locales, 2007 ;
- « Politiques et droit de la sécurité maritime », P. Boisson, Bureau Veritas, 1998 ;
- « Droit de la mer », JP. Pancraccio, Précis, Dalloz, 2010 et éditions suivantes ;
- « Dictionnaire juridique des ports maritimes et de l'environnement littoral », JM. Becet, R. Rezenthel, Didact Droit, Presses Universitaires de Rennes, 2004 ;
- « Dictionnaire de droit maritime », A. Le Bayon, Didact Droit, Presses Universitaires de Rennes, 2004 ;
- « Organisation du travail dans les capitaineries », Rapport, Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, CGEDD, C. Assailly (coordonnateur), F. Marendet, Rapport 010879-01, 2017 ;
- « Evolution de la gouvernance des ports intérieurs », Rapport de la mission interministérielle du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et du Ministère de l'économie, du redressement productif et du numérique, Juillet 2014 ;
- « LOCODE/ONU – Code des ports at autres lieux, Recommandation No 16 », troisième édition, adoptée par le Centre pour la facilitation des procédures et des pratiques dans l'administration, le commerce et les transports Genève, décembre 1998 ECE/TRADE/227 GE.99-30114 (F) ;
- « Les ports maritimes. Essai de classification », A. Fischer, L'Information Géographique, Année 1963, 27-3 pp. 105-114 ;
- « La politique portuaire européenne, entre ouverture au marché unique et développement durable », J. Guillaume, in Annales de géographie, 2011/1 (n°677), pp.50-64 ;
- « La réforme portuaire à dix ans », R. Rézenthel, DMF 804, 2018, p.651
- « Ports maritimes. – Notion. Service public. Aménagements. Régimes domaniaux », R. Rézenthel, J.-Cl. Administratif, 2014, Fascicule no. 408-50
- « Sécurité de la navigation des navires fluvio-maritimes sur le Rhône et la Saône », Rapport IGAM et CGEDD, n°00675-01, 12/2011